

- ▲ **Palabras clave/** Informalidad, comercio callejero, espacialidad, estructuras humanas.
- ▲ **Keywords/** Informality, street vending, space, human structures.
- ▲ **Recepción/** 1 de febrero 2023
- ▲ **Aceptación/** 19 de septiembre 2023

# Impacto espacial de las estructuras humanas del comercio callejero informal sobre el espacio público<sup>1</sup>

Spatial Impact of Informal Street Vending Structures on the Public Space

## Lautaro Ojeda Ledesma

Arquitecto, Universidad de Valparaíso, Chile.  
PhD. en Ordenamiento Territorial y Urbanismo, Université de Bretagne Occidentale, Francia.  
Profesor titular Escuela de Arquitectura, Universidad de Valparaíso, Valparaíso, Chile.  
Director e investigador del Centro de Investigación de Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales de la Universidad de Valparaíso (CINVT UV).  
Investigador del Núcleo Movilidades y Territorios (MOVYT).  
lautaro.ojeda@uv.cl

## Fernanda Lavín Oviedo

Geógrafa, Universidad de Chile.  
Personal técnico del Centro de Investigación de Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales de la Universidad de Valparaíso (CINVT UV) y FONDECYT N° 1230548.  
fernandalavinov@gmail.com

## Paola Jirón

Bachelor of Applied Science, Concordia University, Montreal, Canadá.  
Master Of Science, University Of London, Reino Unido.  
PhD. en Planificación Urbana y Regional, London School of Economics, Reino Unido.  
Profesora asociada Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.  
Investigadora del Núcleo Movilidades y Territorios (MOVYT).  
paolajiron@uchilefau.cl

## Daisy Margarit

Trabajadora social, Pontificia Universidad Católica de Chile.  
PhD. en Sociología, Universitat Autònoma de Barcelona, Facultat de Ciències Polítiques i de Sociologia: Bellaterra, Catalunya, España.  
Profesora Instituto Estudios Avanzados IDEA, Universidad de Santiago de Chile.  
Investigadora del Núcleo Movilidades y Territorios (MOVYT).  
daisy.margarit@usach.cl

## Sara Toledo Durán

Arquitecta, Universidad de Valparaíso, Chile.  
Personal técnico Centro de Investigación de Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales de la Universidad de Valparaíso (CINVT UV) y FONDECYT N°1230548.  
saratoledoduran@gmail.com

**RESUMEN/** El comercio callejero informal moviliza afectos, emociones, conocimientos, objetos, mercancías, dineros y/o artefactos, y se produce y reproduce en el espacio público de la ciudad. En ese escenario, los puestos de venta –fijos y/o móviles– de los comerciantes callejeros informales impactan sobre los espacios públicos de una urbe. Este artículo presenta un análisis comparativo –antes y durante la pandemia del COVID 19– del impacto espacial del comercio callejero informal (CCI) de Valparaíso (Chile), para lo cual nos enfocamos en lo que hemos denominado estructuras humanas del CCI, entendidas como sistemas compuestos por los cuerpos de los comerciantes y todos los objetos que conforman sus puestos de venta. Los resultados revelaron que, durante la pandemia, el comercio callejero aumentó en 133%, y que las estructuras humanas desarrollaron una tendencia a mejorar y agrandar sus puestos. **ABSTRACT/** Informal street vending moves affections, emotions, knowledge, objects, merchandise, money, and/or artifacts, and is produced and reproduced in the city's public space. In this context, –fixed or mobile– vending stands have an impact on a city's public spaces. This article presents an comparative analysis –before and during the COVID-19 pandemics– of the spatial impact of informal street vending in Valparaíso, Chile. For this purpose, we focus on what we have called human street vending structures, understood as systems made up by the traders' bodies and all the objects that conform their vending stands. The results revealed that, during the pandemics, street trade increased by 133%, and human structures tended to improve and even enlarge their stands.

## INTRODUCCIÓN

En Chile, las leyes, ordenanzas y normas definen la calle como un espacio público destinado principalmente a la circulación vehicular (autos, ciclos) y/o a peatonal. Al respecto, Schlack *et al.* (2017) señalan que es un imperativo “discutir cómo los perfiles de calle tienen que complejizarse para dar cabida no sólo al desplazamiento sino también al emplazamiento” (p. 14), propiciando, entre otros, la coexistencia de diversas prácticas.

Dicho enfoque aparece en forma explícita en la guía de análisis y diseño del espacio público *–La dimensión humana en el espacio público, Recomendaciones para el análisis y el diseño–* publicada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Chile (MINVU), cuyo objetivo es “humanizar” los espacios públicos (MINVU, PNUD y Ghel, 2017). Esta guía se compone de 80 recomendaciones, una de las cuales indica que: “*El comercio ambulante, siempre y cuando esté organizado*

*de manera adecuada, puede contribuir con la vitalidad del espacio público y mejorar la percepción de seguridad*” (Op. Cit., p. 143). Es fundamental no perder de vista que los puestos de ventas de los CCI que tienen impactos sobre los espacios públicos son la “cara visible” de un fenómeno de mayor envergadura que articula procesos de ensamblajes entre comerciantes y puestos (cuerpos y objetos), estructuras socio relacionales (tácticas y estrategias de ventas,

<sup>1</sup> Este artículo es parte del proyecto ANID/FONDECYT/REGULAR N°1230548 titulado “Apropiarse la calle: impactos espaciales en el espacio público del (comercio callejero informal)”, por lo que agradecemos el financiamiento de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo de Chile (ANID).

apropiación y movilidad) y espacio público (contenedor espacial). Tal como lo señalan Matus y Montes, el CCI se constituye a partir del agenciamiento de cuatro dimensiones: “la económica, la histórica, la sociocultural y la espacial” (2019:2); mientras que el espacio público es el lugar desde donde se construyen socialmente.

### Comercio callejero informal y espacio público en América Latina y Chile

En lo que respecta al uso y la gestión del espacio público por parte de los comerciantes callejeros, los gobiernos locales latinoamericanos han transitado desde políticas de tolerancia cero a políticas permisivas y/o de invisibilización por desplazamientos forzados. A principios del Siglo XX, se inició lo que es conocido como el revanchismo urbano latinoamericano (Lindell, 2019; 2010; Bromley y Mackie, 2009), cuyo leitmotiv es “recuperar” los espacios públicos de barrios tradicionales y céntricos de las ciudades para impulsar las economías locales, expulsando a los comerciantes callejeros informales (Bromley y Mackie, 2009; Mackie *et al.*, 2014; Mackie *et al.*, 2017).

En este período inicial del revanchismo urbano, algunos autores analizaron cómo los comerciantes callejeros desarrollaron “estrategias, tácticas de evasión y/o resistencia socio espacial” (Hummel, 2017); otros estudios se enfocaron en las discursivas del derecho a la ciudad de los comerciantes callejeros (Swider, 2015); algunos revelaron las negociaciones entre comerciantes callejeros y gobiernos locales para trabajar en el espacio público (De La Garza, 2011); otros expusieron de qué manera los comerciantes callejeros informales apelaron a su derecho constitucional de trabajar libremente en cualquier espacio de la nación (Martínez *et al.*, 2018), mientras que otros evidenciaron cómo algunas autoridades políticas apoyaron económicamente a sindicatos de comerciantes callejeros con fines políticos (Hummel, 2017; Roever, 2016). Acto seguido, algunos gobiernos locales comenzaron a aceptar tácita o explícitamente el comercio callejero

informal como una de las funciones esenciales de la ciudad; ello ha sido denominado por Mackie *et al.* (2017) como “post revanchismo urbano”. Ambas visiones políticas se sostienen en la tan criticada mirada dual que opone formalidad e informalidad como realidades fijas e inalterables, asociando informalidad con pobreza y marginalidad.

Roy (2005) y Schindler (2014) señalan que la informalidad y la formalidad son formas de prácticas. Esta mirada sistémica permite analizar el comercio callejero informal como una práctica socio-espacial que combina factores urbanos, económicos, relacionales, políticos, emocionales y culturales; es lo que Crossa (2016) ha definido como la deshomogeneización del comercio callejero informal. En esa misma línea, Banks, Lombard y Mitlin (2020) sostienen que la informalidad es parte constitutiva de un continuum formal-informal de producción urbana, y que este continuum debería verse como un campo de análisis crítico de prácticas sociales, económicas y espaciales de las ciudades contemporáneas.

En América Latina, los estudios urbanos sobre comercio callejero informal se han desarrollado principalmente en ciudades como Ciudad de México, Puebla, Juárez, Guadalajara, Morelia, Bogotá, Medellín, Cali, Cúcuta, Quito, Guayaquil, Lima, Cuzco, Arequipa, La Paz, Belo Horizonte, Río de Janeiro, Sao Paulo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Valparaíso, Concepción y Temuco, y han abordado de forma conjunta o separada las siguientes dimensiones: dinámicas sociales, dinámicas económicas, políticas públicas, salud pública y dinámicas espaciales.

Con respecto a esta última dimensión, los estudios más recientes han analizado las dinámicas de localización de los comerciantes callejeros –dónde y cómo se emplazan – (Ojeda y Pino, 2019a; Sarmiento, 2018; Martínez *et al.* 2017; Crossa, 2016; Palacios, 2016; De Souza y Bustos, 2017; Roever y Skinner, 2016; Turner y Schoenberger, 2012; Hunt, 2009; Rocha, Sánchez y García, 2009; Itikawa, 2006); en otros casos han analizado las características de los lugares

que construyen los comerciantes callejeros (Ojeda y Pino, 2019a); y de forma muy preliminar comenzaron a aparecer estudios enfocados en la movilidad cotidiana de los comerciantes callejeros (Ojeda, 2023; Bakic, 2021; Galarce y Pettena, 2020; Sarmiento, 2018; Meneses, 2013).

En Chile, existen abundantes estudios socioeconómicos sobre el fenómeno, pero muy pocos de carácter urbano-geográfico. En ese sentido, destacamos la investigación realizada por De Souza y Bustos (2017), quienes desarrollaron una caracterización socio-espacial de los comerciantes callejeros informales de las comunas de Concepción y Santiago mediante “mapas del comercio informal de calle” que, entre otras cosas, revelan localizaciones por rubro y densidades de uso de los espacios públicos. En sus conclusiones apuntan al imperativo de generar datos con el fin de contribuir al desarrollo de proyectos urbanos que mejoren el espacio público y que, al mismo tiempo, benefician a los comerciantes callejeros. Desde una perspectiva etnográfica, Matus y Montes (2019), y Orellana *et al.* (2019), elaboraron estudios en las comunas de Santiago y Estación Central, concluyendo que se deberían formular “políticas de convivencia con el comercio informal” (Matus y Montes, 2019, p.11) e incluir al rubro en la confección de planes de ordenamiento del espacio público y, al mismo tiempo, propiciar políticas enfocadas en la protección social de los CCI como sujeto trabajador. Ojeda y Pino (2019a; 2019b) analizaron las dinámicas socio-espaciales de los CCI en las comunas de Valparaíso y Viña del Mar, concluyendo que los conflictos socio-espaciales están vinculados con una desregulación –formal e informal– del uso del suelo en los espacios públicos.

Los conceptos de deshomogeneización del comercio callejero informal y de continuum formal-informal permiten abordar el fenómeno desde un enfoque sistémico, centrado en las prácticas del comercio callejero informal. Desde esta perspectiva, este artículo forma parte de los estudios previos de un proyecto

FONDECYT regular que orbita en torno a revelar y comprender cómo se transforma el espacio público a partir de las prácticas del comercio callejero informal. Una de sus dimensiones consiste en analizar cómo los comerciantes callejeros informales impactan los espacios públicos.

Las investigaciones desarrolladas en Concepción y Santiago por De Souza y Bustos (2017) y en Valparaíso y Viña del Mar por Ojeda y Pino (2019a; 2019b), entregan una aproximación general a los impactos espaciales sobre el espacio público producidos por el comercio callejero informal. Ambas investigaciones indican que la conformación y la localización de los puestos de venta es multifactorial. Siguiendo esta línea y tomando en consideración el concepto de "deshomogeneización" propuesto por Crossa (2016), esta investigación propone incorporar el concepto de "estructuras humanas", entendidas como sistemas que combinan los cuerpos de los comerciantes callejeros con los objetos que conforman sus puestos.

## METODOLOGÍA

### Caso de estudio: Plan de Valparaíso

El estudio se realizó en las tres zonas de mayor concentración de comerciantes callejeros informales de la ciudad de Valparaíso, es decir, la calle Bellavista, la Avenida Pedro Montt y la Avenida Uruguay (ver figura 1). La calle Bellavista posee un ancho promedio de veredas de 4,2 metros y suma un total de 1.560 m<sup>2</sup>. Se trata de un eje transversal e intermodal que, en un largo de 350 metros, conecta cerro-plan y región, pues al pie del cerro se ubica el terminal de taxis colectivos con mayor afluencia de la ciudad, y en el borde mar se ubica la estación de metro Bellavista. La Avenida Pedro Montt es un eje transversal que conecta tres grandes plazas y concentra la mayoría de las galerías comerciales, *malls* chinos y restaurantes de la ciudad. A modo de complemento, sus 1.500 metros se caracterizan por ser el eje vehicular más ancho de la ciudad; el ancho promedio de sus veredas es de 5,8 metros y

suman un total de 17.770 m<sup>2</sup>. Por su parte, la Avenida Uruguay es un eje transversal de 800 metros de largo donde se ubica el mercado de abastos más grande de la ciudad, tres supermercados mayoristas, tres bancos, un centro de salud familiar (CESFAM), un *mall* chino y el Teatro Municipal, y se encuentra próximo al hospital comunal y al terminal de

buses. El ancho promedio de sus veredas es de 7 metros y suman un total de 11.280 m<sup>2</sup>. A nivel nacional, el Instituto Nacional de Estadística (INE) indicó que antes de la pandemia (año 2018) existían 445.722 comerciantes callejeros informales (CCI), cifra que en 2020 descendió a 359.745, y que en 2022 alcanzó un máximo histórico de

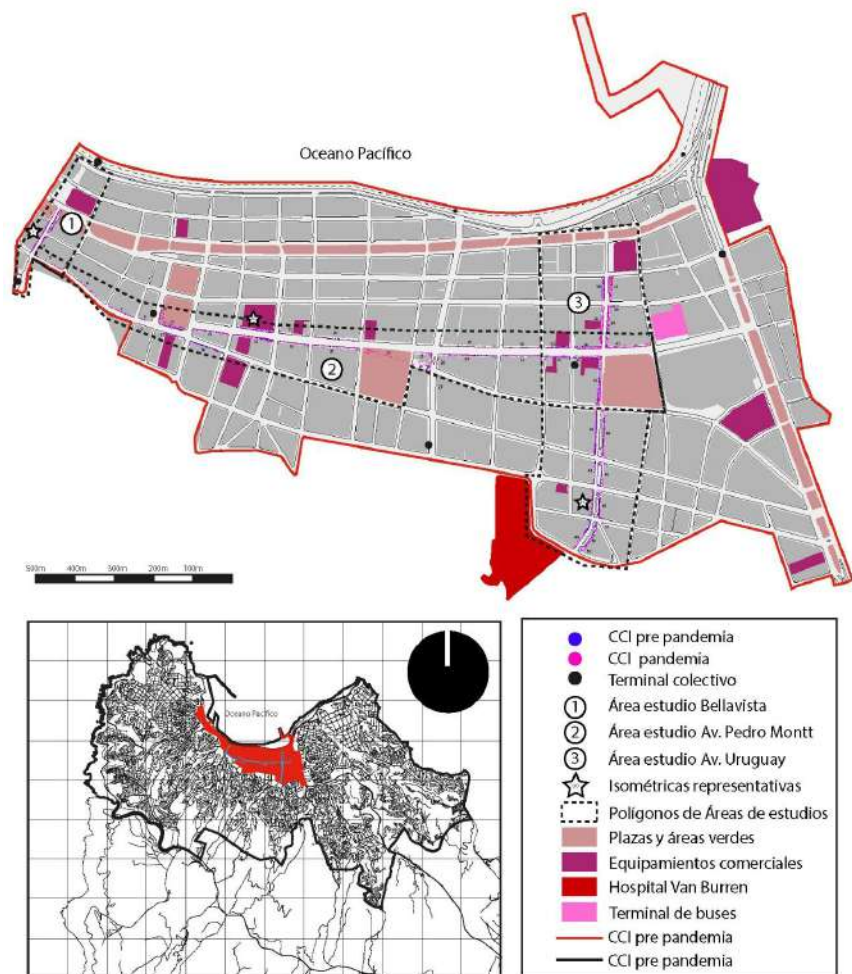


Figura 1. Cartografía de localización de las tres zonas de estudio (fuente: Elaboración propia, 2023).

468.084. Si proyectamos estas variaciones a nuestro catastro del año 2017 (1.358 CCI), podemos inferir que en 2019 había 1.071 CCI mientras que en 2021 había 2.037.

La investigación se desarrolló mediante una metodología mixta que combinó métodos de análisis espacial con métodos etnográficos en un período de tres años (2019-2021), con el objetivo de realizar un análisis comparativo sobre cómo los comerciantes callejeros informales impactaron los espacios públicos antes de la pandemia (año 2019) y durante la pandemia (año 2021) en el Plan de la ciudad de Valparaíso, Chile.

En ambos períodos se realizó un catastro georeferenciado y un registro fotográfico de todas las estructuras humanas de los CCI, a partir de lo cual se desarrolló una clasificación tipológica y un análisis del impacto espacial en 51 aceras del Plan de la ciudad mediante el cálculo de densidad de Kernel. Con la finalidad de complementar este análisis espacial, entre los años 2019 y 2021 se realizaron 95 entrevistas semiestructuradas (55 en 2019 y 40 en 2021), y dos encuestas cerradas aplicada a 1.596 CCI (781 en 2019 y 815 en 2021).

## RESULTADOS

A continuación se presenta un análisis comparativo de las tres zonas analizadas (Bellavista, Pedro Montt y Avenida Uruguay), dividido en tres secciones complementarias entre sí. En la primera se presentan los resultados de un análisis de la localización de los CCI; en la segunda se muestran los hallazgos de la caracterización de las estructuras humanas de los CCI; y finalmente, se exhiben los resultados de un análisis del impacto espacial de las estructuras humanas sobre la configuración de los espacios públicos, y la manera en que los CCI percibieron este impacto.

### Localización de los rubros y las estructuras humanas de los comerciantes callejeros

En la tabla 1 se presentan los tipos de rubros y estructuras humanas analizadas, definidos a

| RUBROS                                                                                                                                                 | ESTRUCTURAS HUMANAS                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Comida: comidas y/o bebestibles preparados in situ, comidas y/o bebestibles envasados preparados artesanalmente o comida envasada de forma industrial. | Puesto móvil: pueden ser carros de supermercado adaptados, moto, camioneta, auto, furgón, <i>foodtruck</i> , parrillas móviles u hornos móviles.                                             |
| Chucherías: diversos productos de temporada.                                                                                                           | Puesto estático: toldos plegables, mesas con sombrillas o módulo estándar.                                                                                                                   |
| Ropa: ropa usada, nueva y/o de confección propia.                                                                                                      | Plataforma: planchas de madera de densidad media (MDF o <i>trupan</i> ) dispuestas sobre cajas de cartón y/o plástico, lo que dificulta su traslado o repliegue.                             |
| Ambulante (móvil): vendedores que deambulan por el espacio público ofreciendo servicios y/o productos.                                                 | Mesa: plegables de medida estándar.                                                                                                                                                          |
| Bodeguero: personas que guían y/o transportan las mercancías de los CCI a bodegas informales y cobran por dichos servicios.                            | Plataforma móvil: plataformas formadas por cajas de cartón, cajas de plástico y/o jabs de bebidas, sobre las cuales se dispone de un paño que permite el rápido repliegue de las mercancías. |
| Estacionador: personas que ofrecen el servicio de cuidado y limpieza de autos estacionados.                                                            | Paños: telas amplias dispuestas directamente sobre la acera.                                                                                                                                 |
|                                                                                                                                                        | Ciclos: bicicletas o carros de recolectores de papel y cartón (cartoneros).                                                                                                                  |
|                                                                                                                                                        | Corporal: cuando el vendedor utiliza su cuerpo para transportar y exhibir sus mercancías.                                                                                                    |

Tabla 1. Tabla de rubros y estructuras humanas (fuente: Elaboración propia, 2023).

partir de otras investigaciones desarrolladas con anterioridad por Ojeda y Pino (2019a). En las tres zonas analizadas, en el período pre pandemia se registraron un total 812 CCI, mientras que durante la pandemia la cifra aumentó a 1.067, o sea, un alza de 31%. En el caso de Bellavista, existían 62 CCI y luego 70; en Avenida Pedro Montt, 405 y luego 524; y en Avenida Uruguay había 345 y post pandemia, 473.

En el período pre pandemia se registraron 132 CCI del rubro de comida, 446 de chucherías y 234 de ropa; mientras que durante la pandemia se registraron 184 en comida, 575 en chucherías, 301 en ropa, un ambulante, cuatro bodegueros y un estacionador.

En cuanto a los tipos de estructuras humanas, antes de la pandemia se registraron 77 puestos móviles, 92 puestos estáticos, 146 plataformas, 186 mesas, una plataforma móvil, 299 paños, 0 ciclos y 11 corporales; mientras que durante la pandemia se registraron 53 puestos móviles, 40 puestos estáticos, 243 plataformas, 217 mesas, 213 plataformas móviles, 298 paños, 0 ciclos y tres corporales. Estas cifras revelan que todos los rubros experimentaron un alza positiva en la cantidad de CCI. En cambio, las tipologías de las estructuras humanas y los puestos móviles, los puestos estáticos y los corporales disminuyeron su cantidad, lo que contrasta con el alza en el número de plataformas, de mesas y en la aparición masiva de 213



plataformas móviles. Esto indica que el aumento de comerciantes callejeros no incide en la diversidad de los rubros existentes, pero sí en los tipos de estructuras humanas. Al aplicar los mismos criterios por zonas, los resultados indican que en Bellavista (figura 2) hubo un aumento de 73% en el rubro chucherías. Fenómeno similar ocurrió en Avenida Pedro Montt (figura 3), donde el único rubro que aumentó fue el de chucherías, con 30%. Por su parte en la Avenida Uruguay (figura 4) hubo un aumento en todos los rubros, particularmente en comida, con 134%. En cuanto a las tipologías de las estructuras humanas, en Bellavista los puestos móviles registraron un alza de 33%, los puestos estáticos, de 200% y las plataformas, de 9%. En Avenida Pedro Montt, los puestos móviles, los puestos estáticos y las plataformas disminuyeron; en cambio, las mesas aumentaron en 18% y las plataformas móviles, en 14.400%. Finalmente, en la Avenida Uruguay los puestos móviles y los puestos estáticos tuvieron una baja, mientras que las plataformas aumentaron en 206%, las mesas, en 34% y las plataformas móviles, en 6.500%. Esto revela que las zonas de la Avenida Pedro Montt y de la Avenida Uruguay experimentaron las mayores variaciones en cantidad y tipologías de estructuras humanas, y en ambos casos prevaleció la aparición de las plataformas móviles.

### Caracterización de las tipologías de las estructuras humanas de los comerciantes callejeros informales

Tal como señalamos en la introducción, las estructuras humanas de los comerciantes callejeros informales resultan de la sumatoria y/o ensamblaje de cuerpos y objetos. Por ello, para analizar la heterogeneidad de estas estructuras humanas se elaboró un *triage* de todos los objetos presentes en las ocho tipologías de los registros que realizamos. El resultado *triage* identificó 36 objetos (figura 5) que se dividen en tres categorías:

1. **Objetos nucleares**, que pueden ser el principal soporte de la estructura humana, e incluyen: carritos, carro supermercado,

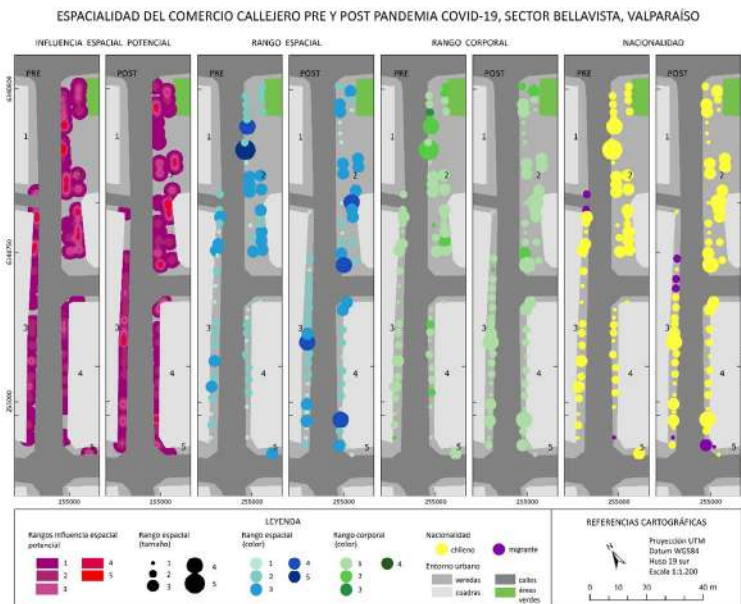


Figura 2. Cartografías de análisis espacial de la zona de Avenida Bellavista (fuente: Elaboración propia, 2023).

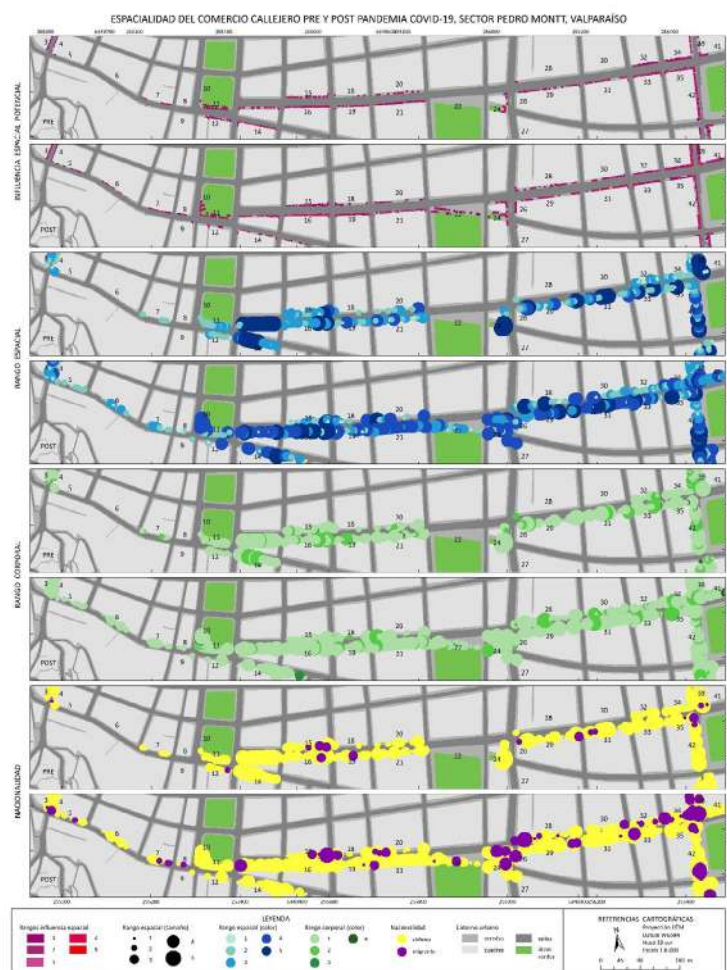


Figura 3. Cartografías de análisis espacial de la Avenida Pedro Montt y cuadra 15 (fuente: Elaboración propia, 2023).

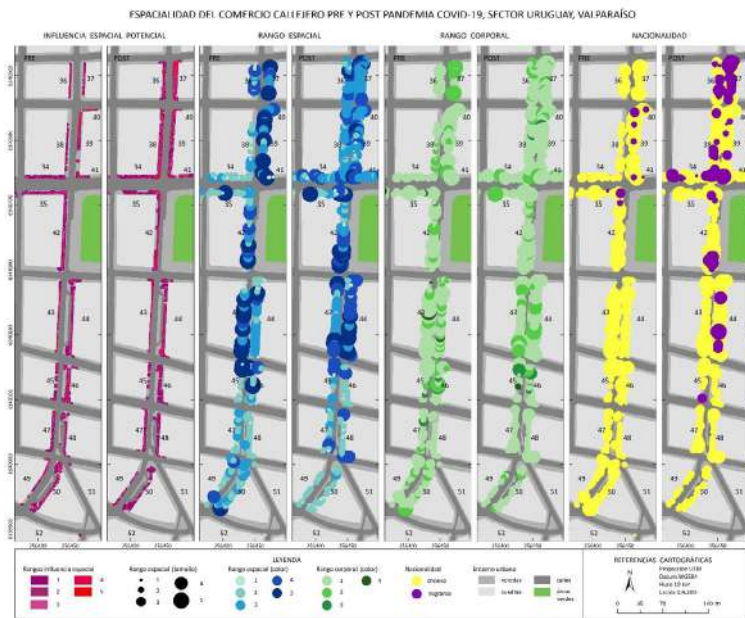


Figura 4. Cartografías de análisis espacial de la Avenida Uruguay y cuadra 47 (fuente: Elaboración propia, 2023).

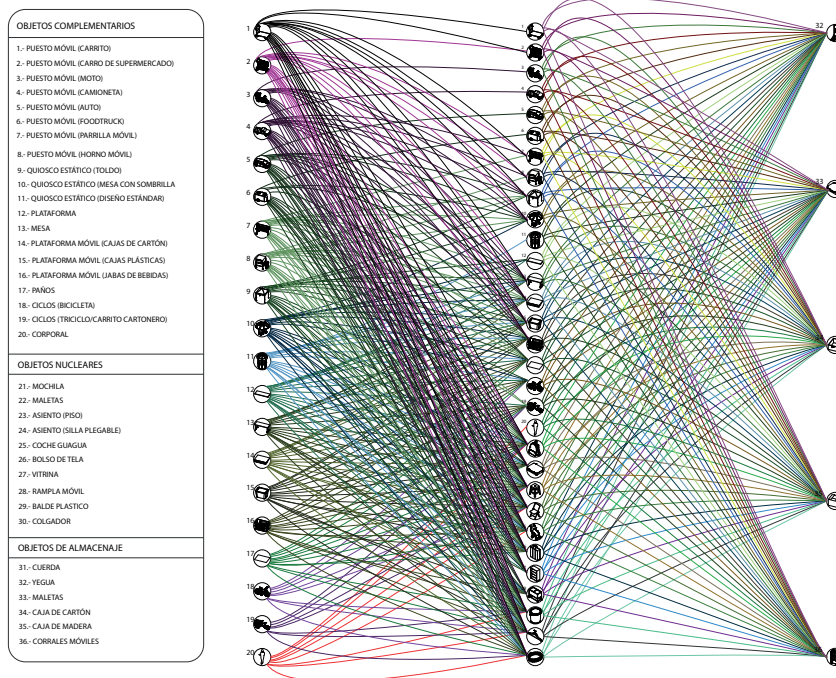


Figura 5. Esquema representativo de estructuras humanas y sus objetos complementarios (fuente: Elaboración propia, 2023).

moto, camioneta, auto, *foodtruck*, parrilla móvil, horno móvil, toldo plegable, mesa con sombrilla, quiosco (diseño estándar), plataforma de MDF o trupan, mesa plegable, cajas de cartón, cajas plásticas, jabs de bebida, paños de tela, bicicleta, triciclo cartonero.

**2. Objetos complementarios que orbitan en torno a los objetos nucleares**, por ejemplo: mochila, maletas, asiento (piso), silla plegable, coche guagua, bolso (grandes de tela plástica), vitrina, rampla móvil, balde plástico, colgadores y cuerdas (figura 2).

**3. Objetos de almacenaje:** yegua, maletas, cajas de cartón, corrales móviles.

Luego, a cada objeto se le asignó un tamaño expresado en m<sup>2</sup>, aplicado a cada una de las 812 y 1.067 estructuras humanas de los dos registros que realizamos. De este modo, se obtuvo el tamaño de cada una de las estructuras humanas presentes en las tres zonas de estudio. La siguiente tabla expresa los valores asignados a cada objeto nuclear y complementario. Cabe precisar que las ocho tipologías se subdividen en 20, las que establecen el tamaño mínimo de cada estructura humana; además, cada objeto complementario que se le agrega define el tamaño definitivo de dicha estructura. Ello nos permitió establecer la siguiente categorización de tamaños de las estructuras humanas:

- 1- Pequeño: 0,5 a 1,5 m<sup>2</sup>
- 2- Mediano: 1,5 a 5,0 m<sup>2</sup>
- 3- Grande: 5,1 a 8,99 m<sup>2</sup>
- 4- Muy Grande: 9 a 15 m<sup>2</sup>
- 5- Enorme: >15,1 m<sup>2</sup>

Los resultados indican que antes de la pandemia, 365 estructuras humanas correspondían al rango mediano; es decir, antes de la pandemia el 44% de las estructuras humanas ocupaba entre 1,5 a 5,0 m<sup>2</sup>, y durante la pandemia, el rango mediano siguió siendo el mayor universo de estructuras humanas con un total de 339 unidades. Sin embargo, los rangos de grande a enorme experimentaron una variación de 50% y de 486%, respectivamente, lo que en total representa el 41% de las estructuras humanas

| PRE PANDEMIA        | TAMAÑO DE ESTRUCTURA HUMANA |         |        |            |        |
|---------------------|-----------------------------|---------|--------|------------|--------|
| Tipología de EH     | Pequeño                     | Mediano | Grande | Muy grande | Enorme |
| 1- Puesto móvil     | 12                          | 24      | 8      | 1          | 6      |
| 2- Puesto estático  | 16                          | 5       | 14     | 2          | 55     |
| 3- Plataforma       | 7                           | 17      | 105    | 16         | 1      |
| 4- Mesa             | 66                          | 91      | 25     | 3          | 1      |
| 5- Plataforma móvil | 0                           | 0       | 0      | 1          | 0      |
| 6- Paños            | 66                          | 208     | 20     | 5          | 0      |
| 7- Ciclos           | 0                           | 20      | 3      | 1          | 2      |
| 8- Corporal         | 7                           | 0       | 4      | 0          | 0      |
| Total               | 174                         | 365     | 179    | 29         | 65     |

812

| EN PANDEMIA         | TAMAÑO DE ESTRUCTURA HUMANA |         |        |            |        |
|---------------------|-----------------------------|---------|--------|------------|--------|
| Tipología de EH     | Pequeño                     | Mediano | Grande | Muy grande | Enorme |
| 1- Puesto móvil     | 16                          | 21      | 9      | 2          | 0      |
| 2- Puesto estático  | 22                          | 7       | 7      | 2          | 2      |
| 3- Plataforma       | 7                           | 6       | 206    | 23         | 1      |
| 4- Mesa             | 58                          | 122     | 29     | 8          | 0      |
| 5- Plataforma móvil | 0                           | 22      | 14     | 131        | 46     |
| 6- Paños            | 134                         | 157     | 3      | 4          | 0      |
| 7- Ciclos           | 0                           | 3       | 2      | 0          | 0      |
| 8- Corporal         | 2                           | 1       | 0      | 0          | 0      |
| Total               | 239                         | 339     | 270    | 170        | 49     |

1067

**Tabla 2.** Análisis comparativo de tamaños de objetos nucleares y complementarios de las estructuras humanas (fuente: Elaboración propia, 2023)

que ocupan entre 5,1 a 15 m<sup>2</sup>. En la tabla 2 de análisis comparativo se puede apreciar que antes de la pandemia los rangos pequeño y mediano representaban 66% del total de las estructuras humanas, mientras que, durante la pandemia, estos disminuyeron a 55% al tiempo que los rangos de grande

a enorme pasaron de 34% a 45%. En otras palabras, se aprecia un aumento significativo de la ocupación espacial de las estructuras humanas. En metros cuadrados, esto significó que las estructuras humanas de los rangos pequeños y mediano pasaron de ocupar 8.767 m<sup>2</sup> a 11.291 m<sup>2</sup>, y que de los tres rangos

superiores pasaron de ocupar 2.543 m<sup>2</sup> del espacio público de las zonas analizadas, a 3.818 m<sup>2</sup>.

### Impacto espacial de las estructuras humanas de los CCI

La influencia espacial potencial del comercio callejero sobre los espacios públicos de las tres zonas analizadas fue graficada mediante el cálculo de densidad de Kernel, el cual considera en este caso el impacto de cada estructura humana de los CCI sobre aquellas adyacentes, según su rango de ocupación espacial. La cifra y alcanzó un máximo de 0,82 cci/m<sup>2</sup>, y una extensión total de 11.311 m<sup>2</sup> durante el período previo a la pandemia; mientras que durante la pandemia esta alcanzó un máximo de 0,79 cci/m<sup>2</sup> y ocupó un área de 15.110 m<sup>2</sup>, aumentando en 3.780 m<sup>2</sup>, lo que corresponde a una variación del 33,6% (tabla 3).

El primer período el rango 1 (muy bajo) abarcó un total de 6.040 m<sup>2</sup> (53,4% del total); el rango 2, 2.728 m<sup>2</sup> (24,1%); el rango 3, 1490 m<sup>2</sup> (13,17%); el rango 4, 722 m<sup>2</sup> (6,3%); y el rango 5, 331 m<sup>2</sup> (2,9%). Luego, durante la pandemia, la variación del área de cada rango dentro del total se comportó de manera relativamente uniforme. El rango 1 comprendió 7.464 m<sup>2</sup> (49% del total); el rango 2, 3.828 m<sup>2</sup> (25%); el rango 3, 2.185 m<sup>2</sup> (14%); el rango 4, 1.302 m<sup>2</sup> (9%); y el rango 5, 331 m<sup>2</sup> (2,19%). El mayor aumento en términos porcentuales se dio en el rango 4, con 80,4%, mientras que el menor tuvo lugar en el rango 5, con 0,09%. En términos de metros cuadrados, el mayor aumento fue de 1.424 m<sup>2</sup> en el rango 1 y el menor fue de 0,28 en el rango 5, concentrándose el mayor aumento de m<sup>2</sup> en los rangos de influencia baja y muy baja, mientras que el área de influencia muy alta aumentó solo en 0,28 m<sup>2</sup>.

Ahora bien, las y los comerciantes callejeros perciben de manera transversal un aumento en su rubro durante la pandemia; según ellos, se estima desde una duplicación en la cantidad de comerciantes hasta un aumento de 10 veces el número usual, lo que contrasta con el incremento de 33,6% del impacto



| RANGO DE IMPACTO | IMPACTO ESPACIAL | IMPACTO CCI/M <sup>2</sup> | ÁREA PRE-PANDEMIA M <sup>2</sup> | % DEL TOTAL | ÁREA PANDEMIA M <sup>2</sup> | % DEL TOTAL | VARIACIÓN PRE-POST M <sup>2</sup> | VARIACIÓN % |
|------------------|------------------|----------------------------|----------------------------------|-------------|------------------------------|-------------|-----------------------------------|-------------|
| 1                | muy bajo         | 0 - 0,1201                 | 6039,601                         | 53,4        | 7463,758                     | 49,39       | 1424,157                          | 23,58       |
| 2                | bajo             | 0,1201 - 0,2119            | 2728,085                         | 24,12       | 3827,746                     | 25,33       | 1099,661                          | 40,31       |
| 3                | medio            | 0,2119 - 0,3132            | 1490,093                         | 13,17       | 2185,32                      | 14,46       | 695,227                           | 46,66       |
| 4                | alto             | 0,3132 - 0,4366            | 722,1558                         | 6,38        | 1302,426                     | 8,62        | 580,2702                          | 80,35       |
| 5                | muy alto         | 0,4366 - 0,8202            | 330,8545                         | 2,93        | 331,1384                     | 2,19        | 0,2839                            | 0,09        |
| TOTAL            |                  |                            | 11.310,7893                      | 100         | 15.110,3884                  | 100         | 3.799,5991                        | 33,59       |

**Tabla 3.** Influencia espacial potencial del comercio callejero (fuente: Elaboración propia, 2023).

| RANGO ESPACIAL         |        | CANTIDAD  |            | PORCENTAJE |            | VARIACIÓN | VARIACIÓN % |
|------------------------|--------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-------------|
| CATEGORÍA              | NÚMERO | pre covid | post covid | pre covid  | post covid |           |             |
| 0-1,5 m <sup>2</sup>   | 1      | 182       | 239        | 22,41      | 22,40      | 57        | 31,32       |
| 1,5 - 5 m <sup>2</sup> | 2      | 357       | 339        | 43,97      | 31,77      | -18       | -5,04       |
| 5-9 m <sup>2</sup>     | 3      | 179       | 270        | 22,04      | 25,30      | 91        | 50,84       |
| 9 - 15m <sup>2</sup>   | 4      | 29        | 170        | 3,57       | 15,93      | 141       | 486,21      |
| > 15 m <sup>2</sup>    | 5      | 65        | 49         | 8,00       | 4,59       | -16       | -24,62      |
| TOTAL                  |        | 812       | 1067       | 100        | 100        | 255       | 31,40       |

**Tabla 4.** Rangos espaciales de las Estructuras Humanas del CCI (fuente: Elaboración propia, 2023).

espacial del CCI en el espacio público. Según los comerciantes, este aumento se explicaría, en primer lugar, por el desempleo a causa de la crisis socioeconómica producida por la pandemia; luego, por las condiciones laborales y bajos salarios de los empleos formales; y, por último, por el incremento en la cantidad de inmigrantes extranjeros. Si bien este último punto no es el más mencionado, la gran mayoría de los CCI coincide en que ha crecido la cantidad de comerciantes

extranjeros dentro del aumento global del comercio callejero. Este supuesto no es confirmado por los datos recopilados, los que muestran escaso aumento de comerciantes extranjeros.

Sobre el tamaño de los puestos existen opiniones diversas, pero predomina la percepción de que estos han aumentado su tamaño. Puesto que los comerciantes buscan constantemente maximizar sus ventas e invierten en más mercancía, necesitan

más espacio para exponerlas. Además, ha aumentado la cantidad de comerciantes que no cuentan con un permiso precario otorgado por el municipio, con lo cual no están obligados a adscribirse a los límites de ocupación espacial implícitos en dichas autorizaciones. En efecto, la tabla 4 muestra que el rango de ocupación espacial alta (4) fue aquel que presentó un mayor aumento, con 141 CCI nuevos (486,21%); sin embargo, en cuanto a ocupación corporal el incremento



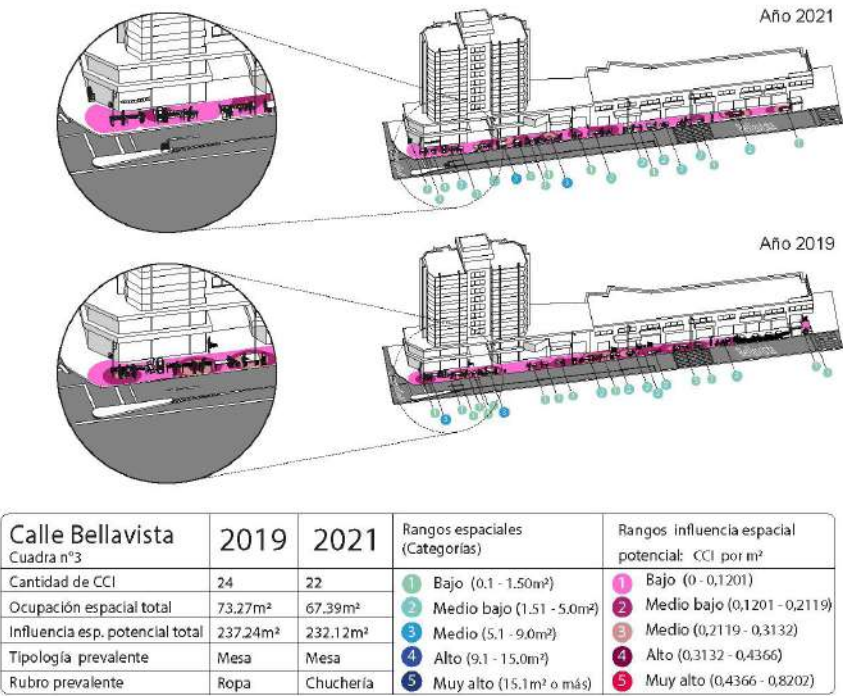


Figura 6. Isométrica representativa de cuadra n°3 de Zona de calle Bellavista (fuente: Elaboración propia, 2023).

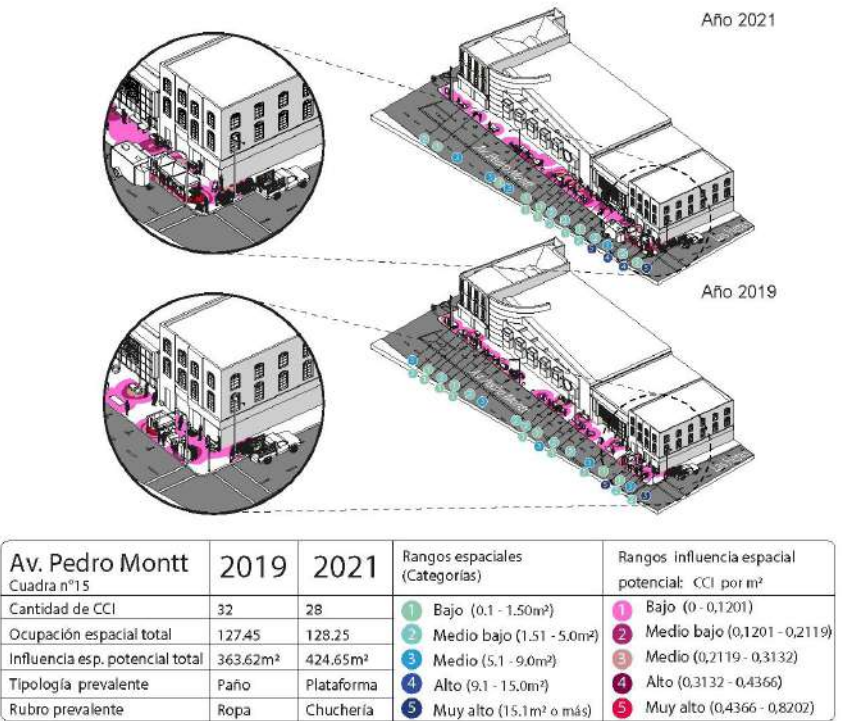


Figura 7. Isométrica representativa de cuadra n°15 de Zona de Avenida Pedro Montt (fuente: Elaboración propia, 2023).

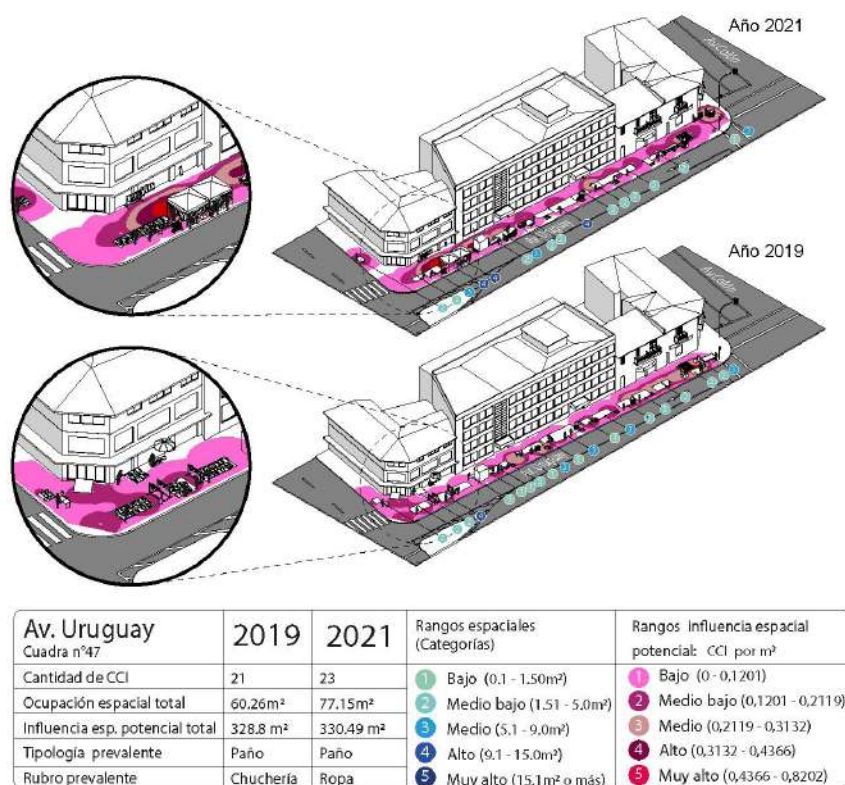


Figura 8. Isométrica representativa de cuadra n°47 de Zona de Avenida Uruguay (Fuente: Elaboración propia, 2023).

en el primer rango fue notable: los puestos de CCI comprendidos en este rango aumentaron en 255 (36,7%), con 950 comerciantes operando sus puestos en forma individual después de la pandemia. Esto aumentó el tamaño de los puestos, pero no la cantidad de comerciantes que trabajan en ellos.

Las figuras 6, 7 y 8 grafican tres cuadras paradigmáticas del estudio que representan la heterogeneidad espacial del comercio callejero, y cómo está impacta de distintas maneras sobre el espacio público.

## CONCLUSIONES

Los resultados del estudio indican que, durante la pandemia, todos los rubros tuvieron un alza proporcional; en cambio, en lo que respecta las estructuras humanas, los puestos móviles y estáticos tuvieron una

baja, lo que contrasta con el alza masiva de mesas y plataformas móviles. En cuanto a percepción, los CCI de las tres zonas de estudio indicaron que el comercio callejero había subido al doble; no obstante, el aumento fue de 33%. Esto se debe a que el rango de ocupación espacial que más aumentó fue el rango alto, que pasó de 29 CCI en 2019 a 170 en 2021, con estructuras humanas que oscilan entre los 9 m² y 15 m². Es decir, la percepción de aumento de comerciantes está estrechamente vinculada con la prevalencia de tipologías de estructuras humanas con alto despliegue espacial.

En el caso de la Avenida Uruguay, el rango 4 pasó de 24 CCI en 2019 a 81 en 2021, lo que demuestra que las estructuras humanas se adaptan al contexto urbano donde se localizan, pues a mayor espacio disponible

para emplazarse, mayor tamaño tendrá la estructura; a mayor diversidad de comercio y equipamiento formal, mayor es la diversidad de rubros de los CCI. Lo anterior contrasta con el caso de Bellavista, que experimentó un alza en los rangos 1 y 2 (0,5 a 5,0 m²) debido al poco espacio disponible para emplazarse (4,2 metros de ancho de vereda), lo que implica que las estructuras humanas sean mayoritariamente puestos estáticos (mesas plegables).

Los tamaños y formas de las estructuras humanas de los CCI varían en el tiempo, y sus configuraciones dependen de factores urbanos, económicos, ambientales, sociales, políticos y personales. Al respecto, los CCI entrevistados indicaron que este aumento de tamaño estaba principalmente asociado con una lógica de maximización de ventas, y por ende con la necesidad de ofrecer gran diversidad de productos, hecho que, entre otros, vincularon con la aparición de nuevos CCI a causa de la pandemia, el desempleo y la crisis migratoria. Además, el hecho de que el rango 4 haya tenido una variación porcentual de 486% puede estar asociado a una disputa espacial entre los CCI antiguos y nuevos.

A partir de lo anterior, se plantea que la forma, el tamaño y la localización de las estructuras humanas está asociada a la historia de vida de cada CCI, donde las experiencias, los objetivos, las emociones, los conocimientos y los afectos juegan un rol clave a la hora de configurar, construir y movilizar sus estructuras humanas. Al mismo tiempo, estas estructuras expresan procesos de validación, adaptación y negociación insertas en un continuum formal-informal de apropiación del espacio público.

El concepto de estructuras humanas del comercio callejero informal permite analizar procesos de ensamblajes entre factores políticos, medio ambientales, tecnológicos, urbanos, sanitarios, educacionales y de cuidado, entre otros. También posibilita analizar el comercio callejero desde el enfoque de género y de cuidado, o desde el enfoque de la movilidad. ▲●●

## REFERENCIAS

- Bakic, T. (2021). Street food as infrastructure: consumer mobility, vendor removability and food security in Mexico City. *Food, Culture & Society*, 24(1), 98-111. <https://doi.org/10.1080/15528014.2020.1859920>.
- Banks, N., Lombard, M. y Mitlin, D. (2020). Urban Informality as a Site of Critical Analysis. *The Journal of Development Studies*, 56(2), 223-238. <https://doi.org/10.1080/00220388.2019.1577384>.
- Bromley, R.D.F. y Mackie, P.K. (2009). Displacement and the New Spaces for Informal Trade in the Latin American City Centre. *Urban Studies*, 46(7), 1485-1506. <http://www.jstor.org/stable/43198035>.
- Crossa, V. (2016). Reading for difference on the street: De-homogenising street vending in Mexico City. *Urban Studies*, 53(2), 287-301. <https://doi.org/10.1177/0042098014563471>.
- De la Garza Toledo, E. (2011). Construcción de la identidad y acción colectiva entre trabajadores no clásicos como problema, en E. de la Garza Toledo (Ed.), *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, Tomo II. Plaza y Valdes Editores y Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 11-22.
- De Souza M. y Bustos, A. (2017). El comercio informal de calle en las comunas de Santiago y Concepción. *Revista URBANO*, 35, 58-73. <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.05>.
- Galarce, F. y Pettena A. (2020). Arquitetura efêmera e insurgência urbana, estratégias de apropriação do comércio ambulante nos espaços intersticiais do brt transoeste, Rio de Janeiro. *Arquitecturas del Sur* 38(57), 108-127. <https://dx.doi.org/10.22320/07196466.2020.38.057.06>.
- Hummel, C. (2017). Disobedient Markets: Street Vendors, Enforcement, and State Intervention in Collective Action. *Comparative Political Studies*, 50(11), 1524-1555. <https://doi.org/10.1177/0010414016679177>.
- Hunt, S. (2009). Citizenship's Place: The State's Creation of Public Space and Street Vendors' Culture of Informality in Bogotá, Colombia. *Environment and Planning D: Society and Space*, 27(2), 331-351. <https://doi.org/10.1068/d1806>.
- Itikawa, L. (2006). Clandestine Geometries: Mapping Street Vending in Downtown Sao Paulo. En Bhowmik S. (Ed.), *Street Vendors in the Global Urban Economy* (1st ed). Routledge, India. 256-274. <https://doi.org/10.4324/9780203150542>.
- Lindell, I. (2010). The Changing politics of informality- collective organizing, alliances and scales of engagement. En Lindell I. (Ed.), *Africa's Informal Workers: collective agency, alliances and transnational organizing in urban Africa*. Zed Books Ltd., 1-32.
- Lindell, I. (2019). Re-spatialising urban informality: reconsidering the spatial politics of street work in the global South. *IDPR*, 41(1), 3-21.
- Mackie, P. K., Bromley, R. D. F., y Brown, A. M. B. (2014). Informal Traders and the Battlegrounds of Revanchism in Cusco, Peru. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(5), 1884-1903. <http://dx.doi.org/10.1111/1468-2427.12161>.
- Mackie, P., Swanson, K., Goode, R. (2017). Reclaiming space: Street trading and revanchism in Latin America. En Brown A. (Ed.), *Rebel Streets and the Informal Economy: Street Trade and the Law* (pp.63-76) Taylor & Francis.
- Martínez, L., Short, J. R., y Estrada, D. (2017). The urban informal economy: street vendors in Cali, Colombia. *Cities*, 66, 34-43. <https://www.icesi.edu.co/polis/images/publicaciones/paper/pdf/the-urban-informal-economy.pdf>.
- Martínez, L., Short, J. R., y Estrada, D. (2018). The diversity of the street vending: A case study of street vending in Cali. *Cities*, 79, 18-25. <https://www.icesi.edu.co/polis/images/publicaciones/paper/pdf/the-diversity-of-the-street-vending.pdf>.
- Matus, C., Montes, M. (2019). Comercio informal en Santiago. Pistas etnográficas para el reconocimiento de una práctica urbana. *Planeo*, 40, 2-14. [https://revistaplaneo.cl/wp-content/uploads/Arti%CC%81culo\\_Matus-y-Montes.pdf](https://revistaplaneo.cl/wp-content/uploads/Arti%CC%81culo_Matus-y-Montes.pdf).
- Meneses, R. (2013). Out of Place, Still in Motion: Shaping (Im)mobility through Urban Regulation. *Social & Legal Studies*, 22(3), 335-356. <https://doi.org/10.1177/0964663912469644>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Ghel (2017). La dimensión humana en el espacio público. Recomendaciones para el análisis y el diseño. Santiago, Ministerio de Vivienda y Urbanismo Gobierno de Chile. <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>.
- Ojeda, L. (2023) Informalidad urbana y movilidad. En Dhan, Z., Giucci, G., Jirón, P. (Eds). *Nuevos Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina* (pp.139-151). Editorial Teseo.
- Ojeda, L. y Pino, A. (2019a) Spatiality of street vendors and sociospatial disputes over public space: the case of Valparaíso, Chile. *CITIES*, 95, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.02.005>.
- Ojeda, L. y Pino, A. (2019b) Valparaíso y su comercio callejero: ¿especialidad esporádica y/o especialidad saturada? *Revista AUS*, 25, 11-19. <https://doi.org/10.4206/aus.2019.n25-03>.
- Orellana, A., Matus, C., Altamirano, P., Montes, M. (2019). Las acciones sobre el comercio en la vía pública en el centro de Santiago: Una práctica normativa-institucional desacertada. *Planeo* 40, 2-7. [https://revistaplaneo.cl/wp-content/uploads/Arti%CC%81culo\\_Orellana-et-al.pdf](https://revistaplaneo.cl/wp-content/uploads/Arti%CC%81culo_Orellana-et-al.pdf).
- Palacios, R. (2016). The New Identities of Street Vendors in Santiago, Chile. *Space and Culture*, 19(4), 421-434. <https://doi.org/10.1177/1206331216643778>.
- Rocha, R., Sánchez, F., y García, L. (2009). Ventas callejeras y espacio público: efectos sobre el comercio de Bogotá. *Revista Desarrollo y Sociedad* (63), 245-268. <https://doi.org/10.13043/dys.63.6>.
- Roever, S., y Skinner, C. (2016). Street vendors and cities. *Environment and Urbanization*, 28(2), 359-374. <https://doi.org/10.1177/0956247816653898>.
- Roever, S. (2016). Informal Trade Meets Informal Governance: Street Vendors and Legal Reform in India, South Africa, and Peru. *Citiescape*, 18(1), 27-46. <http://www.jstor.org/stable/26328239>.
- Roy, A. (2005). Urban informality: toward an epistemology of planning. *Journal of the American planning association*, 71(2), 147-158. <https://doi.org/10.1080/01944360508976689>.
- Sarmiento-Casas, C. (2018). Ambulantes: la motilidad del comercio callejero en la Ciudad de México. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos* (12), 168-193. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/5034/4170>.
- Schindler, S. (2014). Producing and contesting the formal/informal divide: Regulating street hawking in Delhi. *Urban Studies* 51(12), 2596-2612. <https://doi.org/10.1177/0042098013510566>.
- Schlack, E., Hidalgo, R., Arce, M.J., Fariña, C., Villarroel, K. (2017). Espacios de intercambio comercial en Santiago de Chile: tres maneras de aportar a la esfera pública de áreas urbanas. *Revista de Estudios Sociales*, 60, 87-105. <https://doi.org/10.7440/res60.2017.07>.
- Swider, S. (2015). Reshaping China's Urban Citizenship: Street Vendors, *Chengguan* and Struggles over the Right to the City. *Critical Sociology*, 41(4-5), 701-716. <https://doi.org/10.1177/0896920514529676>.
- Turner, S., y Schoenberger, L. (2012). Street Vendor Livelihoods and Everyday Politics in Hanoi, Vietnam: The Seeds of a Diverse Economy? *Urban Studies*, 49(5), 1027-1044. <https://doi.org/10.1177/0042098011408934>.